Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6006

07. 12. 89

Sachgebiet 91

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Häfner und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/5503 —

Verbindlichkeit von Richtlinien für die Anlage von Straßen, insbesondere für den Bau der A 96 München–Lindau

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 6. Dezember 1989 – StB 10/40.25.72.0096/20 B 89 – namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

In der Zielformulierung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), steht: „Dabei gilt es, mit Hilfe raumordnungs- und stadtentwicklungspolitischer Entscheidungen zu einer Reduzierung vermeidbaren Verkehrsaufkommens beizutragen ..." (Seite 5). „Aufgabe der Straßennetz- und Straßenraumgestaltung ist es, Konflikte zwischen diesen Funktionsbereichen (verkehrlichen und nichtverkehrlichen; die Fragesteller) unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der Kosten zu lösen. Dabei ist die Aufgabenteilung mit anderen Verkehrssystemen zu berücksichtigen... sind Parallelführungen von Verkehrssystemen nicht nur bei Neubauvorhaben im Hinblick auf ihre Substitutionsmöglichkeiten (z. B. Schiene–Straße) sorgfältig zu prüfen" (Seite 6). „Die funktionale Gliederung des Straßennetzes hat für den Umweltschutz Bedeutung, indem sie die Möglichkeit eröffnet, nach einem vereinbarten Wertmaßstab die Ausbaumaßnahmen für das Straßennetz auf die unbedingt notwendigen Erfordernisse einzugrenzen und dadurch den Landschaftsverbrauch zu minimieren" (Seite 6).

1. Welche Auswirkungen hat diese Zielformulierung für die Planung von Straßen, im besonderen für die Festlegung der Querschnitte?

2. Welche Behörde ist für die Einhaltung dieser Zielvorstellungen verantwortlich?

3. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die zuständigen Behörden jemals die in der Zielformulierung angesprochene Substitutionsmöglichkeit sorgfältig geprüft haben?

   Ist als Folge einer solchen Prüfung schon einmal ein Straßenbauvorhaben reduziert oder ganz gestrichen worden?

   Welches?

4. Welche Möglichkeiten haben durch Straßenbaumaßnahmen betroffene Bürger/innen, die Einhaltung der Richtlinien der Bundesregierung gegenüber den Behörden einzufordern?

   Wie beurteilt die Bundesregierung die Überprüfung dieser Frage durch die Verwaltungsgerichte?

Die Richtlinien im Straßenbau, denen die in der Kleinen Anfrage erwähnten Zitate entnommen sind, sind verwaltungsinterne Regelungen, die von den planenden und bauausführenden Behörden (Länder und Gemeinden) bei deren Entscheidungen zu berücksichtigen sind. Sie begründen nach ständiger Rechtsprechung der obersten Bundesgerichte für die Bürger keine einklagbaren Rechte und Pflichten.

Der „Leitfaden zur funktionalen Gliederung des Straßennetzes" (RAS-N) ist eine solche Richtlinie, die der Bundesminister für Verkehr allerdings noch nicht verbindlich eingeführt, sondern vorerst nur zur probeweisen Anwendung empfohlen hat.

Bei der zum Bau anstehenden A 96 München–Lindau ist der Fall gegeben, daß parallel zur geplanten Trasse eine Bundesbahnstrecke existiert, für die nach Ausführungen der Deutschen Bundesbahn kein ausreichendes Verkehrsaufkommen gegeben ist. Die Deutsche Bundesbahn befürchtet weitere Verluste auf dieser Strecke durch den Ausbau der B 18 zur A 96. Eine Überprüfung des Ausbauvorhabens ergab, daß für den Streckenabschnitt Buchloe-Memmingen ein Prognoseverkehr von ca. 12 000 Kfz/24 h zu erwarten ist. Für dieses Verkehrsaufkommen wäre ab Buchloe eine zweispurige Bundesstraße ausreichend. Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist mit einer Auslastung von 24 Prozent nach RAS-Q eine 4spurige Bundesautobahn – wie geplant – nicht zulässig.

5. Ist die Bundesregierung bereit, falls sich bei einer Nachprüfung der prognostizierte Auslastungsgrad als zutreffend herausstellt, auf den 4spurigen Ausbau zu verzichten und die zuständige Straßenbaubehörde zu einer entsprechenden Reduzierung anzuweisen?

Die in der Vorbemerkung zu den Fragen 5 bis 8 enthaltenen Angaben zum Verkehrsaufkommen können nicht bestätigt werden. Dem Planfeststellungsbeschluß für den Abschnitt Erkheim-Türkheim (Umgehung Mindelheim), der im Streckenabschnitt Buchloe-Memmingen liegt, ist ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 12 912 Kfz/24 h im Abschnitt Stetten-Mindelheim und 14 248 Kfz/24 h im Abschnitt Mindelheim-Türkheim zugrunde gelegt.

Im Planfeststellungsverfahren ist nachgewiesen worden, daß bei dem zugrunde gelegten Prognoseverkehr auf den zweibahnigen Querschnitt nicht verzichtet werden kann, um eine ausreichende Verkehrsqualität sicherzustellen.

Die seit Oktober 1988 vorliegende „Verkehrsuntersuchung Mindelheim" der Beratenden Ingenieure Prof. Dipl.-Ing. Schaechterle und Regierungsbaumeister Holdschuer nennt für das Jahr 2005 noch höhere Prognosewerte (DTV):

Stetten – Mindelheim	16 400 Kfz/24 h
Mindelheim – Türkheim	17 100 Kfz/24 h

Die A 96 soll den Großraum München mit dem Bodenseegebiet verbinden und den grenzüberschreitenden Anschluß an das österreichische, schweizerische und italienische Autobahnnetz herstellen. Darüber hinaus wird die A 96 im hohen Maße auch regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben im Güter- und Personenverkehr erfüllen. Es wäre deshalb – insbesondere wegen des damit verbundenen erhöhten Unfallrisikos – falsch, den Quer-

schnitt dieser Verbindung etwa nach den jeweiligen örtlichen Verkehrsbelastungen abwechselnd ein- oder zweibahnig vorzusehen.

Der Deutsche Bundestag hat deshalb den zweibahnigen Ausbau unter teilweiser Mitbenutzung der B 12/B 18 beschlossen. Daran hält die Bundesregierung fest.

6. Wie steht die Bundesregierung – im Lichte der Zielsetzungen der RAS-Q – dazu, daß für die Begründung der Notwendigkeit einer Autobahn der sogenannte Neuverkehr herangezogen wird, also der Verkehr, der erst dadurch entsteht, daß eine Autobahn gebaut wird?

Grundlage der Beschlüsse des Deutschen Bundestages ist der Neu- und Ausbaubedarf von Bundesfernstraßen und nicht die Zielsetzungen einer Entwurfsrichtlinie wie die der RAS-Q.

Bei der A 96 München–Lindau handelt es sich im wesentlichen um den Anbau einer zweiten Fahrbahn im Zuge der bestehenden Bundesstraßen B 18 und B 12 sowie um einige Neubauabschnitte, die zugleich Ortsumgehungen sind. Diese Aus- und Neubauvorhaben sind wegen des vorhandenen und des künftig zu erwartenden Verkehrs notwendig; induzierter Neuverkehr spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Ziele dieser Vorhaben sind:

- Reduzierung des Unfallrisikos, des Lärms und der Abgase in den bereits heute überlasteten Ortsdurchfahrten mit hohem Lkw-Anteil am Gesamtverkehr;
- Verbindung der Räume München und Ravensburg/Bodensee/ Schweiz als wesentlicher Beitrag zur besseren Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete in den betroffenen Regionen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Substitutionsmöglichkeit der Schiene zur Straße im vorliegenden Fall?

Eine Substitutionsmöglichkeit des Straßenverkehrs durch den Schienenverkehr besteht in diesem dünn besiedelten Raum nicht.

8. Falls die Bundesregierung am Bau der A 96 als 4spuriger Autobahn festhält: Wie begegnet sie dann dem Vorwurf, bei der Zielformulierung der RAS-N handle es sich um Lippenbekenntnisse?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 wird hingewiesen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333